

TD accostage & manœuvre de port

La préparation d'un accostage c'est : Reconnaissance, Préparation des aussières et pare battages, Rôle des équipiers.

La maîtrise de son navire : marche arrière, giration en marche arrière et en marche avant, virer contre le vent et avec le vent, gaz et giration (donner des gaz au départ ou à la sortie de la giration)

Le type d'amarrage selon l'accostage : 2 pointes et 2 gardes en amarrage latéral, 2 pointes et 1 pendille en amarrage en épi.

Les longues aussières utilisées pour immobiliser le navire à l'arrivée sur le quai seront certainement remplacées par des aussières définitives plus courtes qui amarreront le navire au quai. De même il ne faut pas hésiter à mettre en place un jeu d'alsoères spécifiques pour quitter le quai. Il faudra substituer de longues aussières doubles (type écoute avec âme et gaine) aux aussières simples (type toronnées) pour mieux les laisser filer depuis le bateau.

On prépare les aussières sur les taquets en les passant sous le balcon pour être prêtes à jeter ou à porter pour descendre. Nœud de taquet.

Pour lancer une aussière : faire un gros et un petit paquet suffisamment lourd pour attendre la cible et pas trop lourd pour être lancé d'un bras, le gros accompagne le lancer pour que la longueur soit suffisante

Sur la bite ou le taquet de quai : première manœuvre de l'équipier bloquer le bateau avec un tour mort, seconde : un second tour mort et une clef. Garder le nœud de chaise pour la finition.

Les facteurs de manœuvre dans un port sont : le vent, le courant, le pas d'hélice, la capacité de rotation du bateau.

On estime le vent plusieurs fois pendant la manœuvre en regardant la girouette.

On se méfie du courant qui peut être fort dans un port situé dans l'estuaire d'une rivière, on vérifie qu'aucune grosse vedette ou ferry ne manœuvre à proximité car sa propulsion va générer un fort courant.

Dès qu'on prend en main un bateau on mesure son pas d'hélice en marche arrière lorsqu'il est encore amarré.

La capacité de rotation d'un navire dépend de ses œuvres immergées (longueur de quille, forme de coque), on vérifie à ce propos que la dérive est baissée s'il s'agit d'un dériveur. Elle dépend aussi de ses œuvres émergées qui créent du fardage s'il y a du vent.

Toujours prévoir une solution alternative dans le cas où la solution première échoue. De cette façon on ne sera pas surpris au cours de la manœuvre et la seconde option pourra être mise en œuvre immédiatement.

Conserver un équipier avec un pare battage volant. L'équipier ne doit jamais tenter de bloquer un choc sur un autre bordé en mettant le pied ou la main. Il faut amortir le choc avec un pare battage.

Pour bloquer rapidement un navire avec une aussière, faire un ou deux tours morts sur une bite sans faire de nœud tout de suite, ça retarderait la manoeuvre. Si l'équipier raidi son bout, le frottement sur la bite suffira à contre carrer la force de traction.

On vire de préférence vers le vent car la rotation est plus rapide une fois la proue engagée de l'autre côté du vent, au moment où en général on a coupé les gaz. Virer dans le sens du vent retarde la fin du virage.

On contrôlera mieux un navire contre un vent ou un courant fort en marche arrière qu'en marche avant.

En marche arrière la poupe se contrôle mieux que la proue en marche avant car l'hélice tire le bateau au lieu de le pousser. Néanmoins un bateau vire sensiblement moins vite en marche arrière qu'en marche avant.

On engage sa barre du bon côté avant de mettre les gaz sinon on donne au navire de l'inertie à l'opposé de la direction désirée.

On n'hésite pas à mettre les gaz pour stopper l'ère ou pour emmagasiner de l'élan (de l'ère). On améliore ainsi la manoeuvrabilité bien qu'on augmente le risque de casse s'il y a choc.

Le passage de marche avant à la marche arrière avec la manette des gaz et inversement passe forcément par un stop machine (manette des gaz à zéro) le temps que l'hélice et l'inverseur soient stoppées.

Aborder par le travers

On aborde le quai de préférence en marche avant.

Frapper une aussière sur le taquet de la proue en prenant soin de la passer par l'extérieur des filières. Un équipier se tient prêt, aussière en main, à descendre sur le quai ou le ponton pour la tourner sur une bite qui se situera à hauteur du milieu du bateau. Le bateau viendra s'appuyer sur cette aussière.

Placer les pare battages à l'avant là où le bateau viendra toucher le quai par le travers. Un équipier tient un pare battage volant pour l'avant.

Arriver à 45° par rapport au quai. S'il y a du vent écartant venir plus en pointe, s'il y a du vent rapprochant tenir compte de la dérive latérale et venir se placer au vent du quai. L'équipier descend, fait un tour sur la bite et raidi.

Le barreur pousse le cul du bateau au quai avec la barre et suffisamment de gaz pour maintenir la position.

Terminer l'amarrage.

Partir par le travers.

On quitte le quai de préférence en marche arrière.

Même manoeuvre qu'à l'arrivée mais à l'envers : le navire fait marche avant et prend appui sur la garde conservée en double. La poupe est écartée du quai avec la barre et suffisamment de gaz.

Substituer une garde avant double aux amarres en place. Préférer un bout en âme et gaine plutôt qu'un cordage toronné pour lui permettre de bien filer sur la bite une fois larguée. Dès que la poupe est suffisamment écartée du quai, faire machine arrière. La manœuvre fonctionne très bien même s'il faut faire un créneau pour sortir du quai dans le cas où un bateau est amarré très proche du tableau arrière

Aborder pour se mettre sur pendille.

On abordera une place sur pendille de préférence en marche arrière, parce qu'on est plus manoeuvrant, parce que le barreur peu mieux redresser la proue au moteur et à la barre que la poupe une fois les pointes fixées au quai, que le barreur voit mieux la distance au quai, que les équipiers peuvent mieux descendre par l'arrière avec l'aussière en main. Une exception : si on est peu sûr de la profondeur au bord du quai. Parfois les bords de quai ne sont pas francs et le safran suspendu très en arrière sous la jupe ne supporterait pas un choc.

Préparer deux aussières pour l'extrémité au quai. Libérer les taquets de l'autre extrémité du navire où sera fixé la pendille.

Deux équipiers descendent sur le quai munis des deux pointes et les tournent sur les bites. Le barreur peu alors mettre les gaz en marche avant pour contrôler à la barre et au moteur le nez du bateau qui risque d'être rapidement entraîné en latéral si le vent est de face ou de travers : Si le nez part à gauche, je mets la barre à droite et je prend appuie sur l'aussière arrière tribord pour redresser le nez.

On notera d'ailleurs qu'il est plus facile de s'engager dans une panne en marche arrière avec le vent venant de l'arrière qu'avec le vent venant de face. On choisira sa place en conséquence si possible.

Un équipier récupère la pendille à la gaffe et la fixe à la proue. On positionne ensuite le bateau pour permettre de descendre correctement à quai.

Si la pendille n'est pas assez longue (cas fréquent quand un voilier prend la place réservée à des unités plus grandes) on frappe un bout sur la pendille avec un nœud d'amarre.

Partir d'une pendille.

On détache en premier la pendille si le vent pousse loin du quai, en premier les aussières arrières si le vent pousse vers le quai, en premier l'aussière sous le vent si le vent est latéral.